

# ERIKA : UN JUGEMENT TRÈS ATTENDU MERCREDI

Ouest France, lundi 14 janvier 2008

**Le procès du naufrage et de la marée noire s'était achevé en juin. Les enjeux sont considérables sur le plan juridique, technique et financier.**

Ce jugement a été patiemment tricoté par Jean-Baptiste Parlos, le président du tribunal correctionnel de Paris. Ses centaines de pages (*près de 300, dit-on*) seront décortiquées par les juristes. La décision sera, en effet, unique en son genre dans les annales de la justice et du monde maritime français. Jamais un tribunal correctionnel n'avait eu à rechercher toutes les responsabilités dans un naufrage et une pollution qui a souillé, en décembre 1999, 400 kilomètres de côtes.

Le procès a duré treize semaines, de février à juin 2007. Sur les bancs des prévenus, quinze personnes physiques et morales. Les armateurs italiens du pétrolier, Giuseppe Savarese et Antonio Pollara. La société d'affrètement du navire, Selmont. Le propriétaire de la cargaison, le groupe Total avec sa holding et ses filiales. La société de classification - le RINA - qui a supervisé des réparations sur le tanker et l'a autorisé à naviguer. Enfin, les responsables de la surveillance côtière et des secours, les hommes de la Marine nationale et du CROSS Étrel. Un seul grand absent : le capitaine Karun Mathur, resté en Inde.

Qui a agi par imprudence ou négligence ?

Les enjeux de ce jugement sont nombreux. Sur le plan juridique, le tribunal a été confronté à un casse-tête : concilier le droit français sur le délit de pollution avec le droit maritime international qui protège notamment le propriétaire de la cargaison. Sur le plan technique, ce naufrage était-il évitable ? Qui a commis des fautes caractérisées ? Qui a agi par imprudence, négligence ou manquement aux règles de prudence et de sécurité ?

Enfin, les enjeux financiers sont considérables. Les villes, les Départements et les Régions souillés par la marée noire réclament près d'un milliard d'euros de dédommagement. Le tribunal doit évaluer les préjudices subis. Les avocats des élus et des associations ont fait valoir des dégâts économiques, un préjudice écologique - espèces protégées détruites - et des dommages et intérêts au titre du préjudice moral.

Lors des réquisitions, le 4 juin, les procureurs avaient regretté la faiblesse des sanctions pénales possibles, face à l'ampleur de cette marée noire. Des amendes de 375 000 € ont été réclamées contre la société RINA et le groupe Total, 75 000 € contre l'armateur et le gestionnaire du tanker. Mais les vraies sanctions se joueront au civil, en particulier pour le groupe Total si sa responsabilité est retenue. Les procureurs avaient ainsi souhaité que le tribunal reconnaisse le préjudice écologique. Une décision qui ferait jurisprudence.

Bernard LE SOLLEU

FAIT DU JOUR

## **ERIKA : L'HEURE DES COMPTES**

Le Télégramme, mardi 15 janvier 2008

**Qui est responsable de la catastrophe de l'Erika ? La réponse tombera demain, au tribunal de grande instance de Paris. En jeu, notamment, un milliard d'euros de dommages et intérêts. Un jugement historique est attendu dans ce procès hors normes de pollution maritime qui pourrait bousculer les mauvaises habitudes d'un monde maritime difficilement gérable et le plus souvent persuadé d'être intouchable.**

Un procès pénal : c'était déjà une première mondiale. Jamais, auparavant, les responsables présumés d'une pollution maritime accidentelle n'avaient eu à répondre devant une juridiction répressive. « Un procès civil se serait contenté de déterminer les responsabilités telles qu'elles étaient prévues, à l'avance, par le droit maritime et les contrats liant les différentes parties », avance Yann Rabuteau, juriste et expert-consultant (réseau Allegans) pour les questions liées à la protection de l'environnement maritime.

### **Une première mondiale**

En clair, la responsabilité civile du propriétaire du navire aurait été automatiquement engagée, comme celle de l'armateur. Le préjudice réel de la pollution, malgré le fonds d'indemnisation (Fipol) prévu pour ce type de catastrophe, n'aurait évidemment pas pu, et de très loin, être couvert. Seul un procès pénal permettait d'aller au-delà des apparences. Des textes désignent, par avance, les responsables en cas de pollution ? Trop facile. Surtout quand des centaines de millions d'euros d'indemnités sont en jeu et qu'en face, on n'a seulement un armateur insolvable et un simple capitaine de la marine marchande... Surtout, aussi, quand tout a été prévu pour masquer les véritables responsabilités : délégations, sociétés écran, intermédiaires.

Voilà le principal enjeu de ce procès. Pour la première fois, d'autres acteurs (1) de la chaîne du transport maritime, et pas les moindres, peuvent être condamnés : Total, affréteur du navire, qui, selon l'accusation, était le véritable donneur d'ordres et « a fait preuve d'imprudence et de négligence ». Il y a aussi l'exploitant de l'Erika, Antonio Pollara qui, avec l'armateur Giuseppe Savarese, a « sciemment réduit de un à trois les dépenses d'entretien » alors qu'il connaissait l'état catastrophique du navire. Il y a enfin le Rina, la société de classification italienne chargée de contrôler le bon état de l'Erika, qui a, « par intérêt strictement commercial », négligé son travail. Contre eux, le ministère public a requis les peines maximales (lire ci-contre). Encore un symbole fort. Désormais, c'est au tribunal de trancher. Qui, à ses yeux, sont les véritables responsables de la pollution qui a souillé, dès la mi-décembre 1999, 400 km de littoral français, du Finistère à la Charente-Maritime ?

### **Pétard mouillé ou coup de semonce ?**

Autre enjeu : à combien s'élève le préjudice subi par les victimes ? Existe-t-il un préjudice écologique réellement mesurable, alors qu'aucun texte ne le prévoit en France ? « Il n'existe aucune méthode d'évaluation et de calcul officiellement admise par les tribunaux français, explique Yann Rabuteau. Là encore, ce sera une première si le tribunal suit les réquisitions et les demandes des parties civiles ». Si les responsables désignés à l'audience sont effectivement condamnés, si le montant alloué aux 111 parties civiles avoisine le milliard d'euros, l'onde de choc du jugement secouera toute la chaîne du transport maritime. Un vrai coup de semonce (2) à tous ceux qui, pour grignoter un peu d'argent, bafouent les règles de sécurité.

*1. Tous les acteurs ? Non. Un seul a échappé aux poursuites. L'État maltais (avec son si bien nommé pavillon de complaisance), où était immatriculé l'Erika, s'est réfugié derrière l'immunité diplomatique dont bénéficient tous les États, au niveau pénal.*

*2. À noter l'effet dissuasif, en France pour le moins, des amendes record infligées par les cinq tribunaux spécialisés, dont celui de Brest, aux navires coupables de rejets illicites au large de nos côtes.*

## **PROCÈS : QUATRE MOIS, PRÈS DE 100 AVOCATS ...**

**Un procès étalé sur quatre mois (près de 100 avocats, 111 parties civiles), 220.000 pages de dossiers issues de centaines d'heures d'enquêtes et d'auditions, un délibéré rendu un an après**

**son démarrage, des liens complexes et pour le moins opaques entre les différents prévenus : à plusieurs niveaux, cette affaire de pollution maritime est hors normes.**

Le président Jean-Baptiste Parlos a patiemment tiré le fil de la pelote des responsabilités des uns et des autres dans le naufrage et la catastrophe écologique qui a suivi. Mais, comme on pouvait s'y attendre, les différents prévenus ne lui ont pas facilité la tâche. L'organisation du commerce maritime a ses valeurs, son code et ses petits arrangements entre amis... ou ex-amis. Tout au bout de cette complexe chaîne de responsabilités, un géant du pétrole confie sa cargaison à un armateur endetté et peu scrupuleux, usant d'un bateau à bout de course, mené par un capitaine indien découvrant les rigueurs de la Manche et de l'Atlantique en pleine tempête d'hiver. Le navire, certifié par une société italienne pas trop exigeante envers son client, bat pavillon maltais, et tourne avec un commandant inexpérimenté dans le secteur. Sans parler des liens peu transparents avec les différents intermédiaires commerciaux qui gravitent autour de l'Erika... Ce procès est aussi celui des pratiques peu académiques du commerce maritime international, mené par des financiers, acteurs tout autant que victimes, de la rentabilité à tout prix.

### **Le précédent qui fait mal**

Quel sera l'impact d'une telle décision de Justice ? Bousculera-t-elle les us et coutumes d'un monde maritime difficilement gérable, le plus souvent persuadé d'être intouchable, libre de ses faits et gestes dans le dernier espace de liberté sur la planète, le long de routes où transitent aujourd'hui plus de 90 % du commerce mondial ? Mais les océans n'ont rien de longs fleuves tranquilles. Total, le groupe pétrolier qui annonce chaque année des bénéfices record (12,5 milliards d'euros en 2006), est sur le point d'en prendre la pleine mesure.

Au lieu de faire amende honorable en redorant par la même occasion son image, Total a décidé de rejeter la responsabilité de la catastrophe sur les autres maillons de la chaîne. Le spectre de la notion de préjudice écologique a aussi pesé lourd dans la stratégie du groupe. Et probablement plus que de régler une facture jamais égalée, le pétrolier craint surtout d'être le premier à être condamné pour ce préjudice d'un nouveau genre, d'ouvrir un précédent dans la profession, d'apparaître, au final, en complète contradiction avec l'image et les valeurs qu'il continue de revendiquer.

Stéphane Jézéquel

## **RÉQUISITIONS : PLUSIEURS FOIS LA PEINE MAXIMALE**

**En juin dernier, le parquet avait requis la peine maximale à l'encontre de ceux qu'il a désignés comme étant les principaux responsables de la marée noire de l'Erika : le propriétaire, l'exploitant, mais aussi Total et le Rina. En cas de condamnation pénale demain, la grande porte des indemnisations civiles s'ouvrira alors en grand. L'enjeu est colossal : un milliard d'euros ...**

**Giuseppe Savarese et Antonio Pollara, le propriétaire et l'exploitant de l'Erika.** Ils ont été désignés, par le parquet, comme les « responsables directs de la catastrophe ». À leur encontre, la peine maximale a été requise : un an de prison et 75.000 € d'amende.

**Le Rina, la société italienne chargée de contrôler le bon état de l'Erika.** Le parquet avait fustigé, en juin, « la politique des petits arrangements avec le client », ainsi que le comportement « incompréhensible et pathétique » de ses représentants, animés par un « intérêt strictement commercial ». Peine maximale requise : 375.000 € d'amende.

**Gianpiero Ponasso, l'un des dirigeants du Rina.** Relaxe requise pour les infractions.

**Total, propriétaire du fioul n°2.** Le pétrolier français a fait preuve « d'imprudence et de négligence (...) Cette compagnie met en avant ses propres systèmes de contrôle et une exigence de sécurité » de façade, « pour faire beau », avait martelé le parquet. Peine maximale requise contre Total et l'une de ses filiales : deux fois 375.000 € d'amende.

**Le capitaine Mathur.** « Il connaissait le très mauvais état de son navire et ne pouvait ignorer le risque de pollution, ni le danger pour son équipage. Il aurait dû avoir le courage de s'opposer à faire naviguer l'Erika (...) Pour une fois, le monde maritime a réagi de manière saine, en l'éliminant de cette profession. Il ne mérite pas un commandement ». Peine requise : 10.000 € d'amende.

**Les autorités maritimes françaises (Cross Corsen et préfecture maritime).** Relaxe requise pour l'abstention volontaire de combattre un sinistre (Total également). « Elles ont agi très correctement, compte tenu des informations, tronquées et tardives, qui leur étaient données ». « Les secours ont été admirables ».

**Les affréteurs Mauro Clemente et Alessandro Ducci.** Le procureur avait demandé la relaxe pour ceux auprès desquels Total a loué le navire pour un voyage.

# L'AFFAIRE ERIKA, UN JUGEMENT CRUCIAL POUR TOTAL ET LA BRETAGNE

REUTERS | Le Monde, mardi 15 janvier 2008 | 23h17

Par Thierry Lévêque

PARIS (Reuters) - Le jugement qui sera rendu mercredi par le tribunal correctionnel de Paris dans le procès du naufrage du pétrolier Erika, survenu au large de la Bretagne il y a huit ans, aura d'importantes conséquences juridiques pour l'industrie pétrolière et le monde de la mer.

Pour la première fois, la France juge une affaire de pollution maritime de cette dimension et tranche la responsabilité éventuelle d'un affréteur, ici Total, première société française et 4<sup>ème</sup> groupe pétrolier privé mondial.

L'Erika, navire vieux de 24 ans, s'est brisé en deux le 12 décembre 1999 dans une tempête avant de sombrer, déversant 20.000 tonnes de fioul sur 400 km de côtes, tuant des dizaines de milliers d'oiseaux et ravageant la faune et la flore marines. L'équipage avait été sauvé de justesse par hélitreuillage.

Après sept ans de procédure et quatre mois de procès, sept condamnations à des peines de prison avec sursis et des amendes, dont celle du groupe Total et de deux filiales, ont été requises le 4 juin à l'audience par le parquet de Paris.

Contre le groupe Total SA, a été demandée une amende de 375.000 euros, sanction maximale pour "pollution maritime", une autre amende de 375.000 euros pour sa filiale Total Transport et une troisième d'un montant laissé à l'appréciation du tribunal pour la filiale Total Petroleum Services.

Ces sanctions détermineront le plus important, les éventuels dommages et intérêts à verser à la centaine de parties civiles \_ régions, départements, communes, État français, associations et personnes privées.

Elles réclament au total environ un milliard d'euros, dont 153 millions pour l'État, ainsi qu'au passage la reconnaissance de la notion nouvelle de "préjudice écologique". Le parquet évalue la facture entre 500 millions et un milliard d'euros, à payer solidairement par tous les condamnés.

La relaxe de Total pour l'autre chef de "complicité de mise en danger de la vie d'autrui" est demandée par le parquet.

## Le rôle du "diable"

La société française, qui dit avoir déjà payé 200 millions d'euros au titre de cette catastrophe, plaide la relaxe.

"Dans tout grand sinistre qui provoque l'émotion du public, il faut trouver un diable disponible. Ça explique le mal, la douleur. Ce diable, c'est Total. Le diable est puissant, a tout fait, est responsable de tout", a ironisé dans sa plaidoirie en juin son avocat, Me Daniel Soulez-Larivière.

La société se voit reproché en particulier le "vetting" de l'Erika mené en novembre 1998, qui aurait été défaillant. Cette procédure de contrôle interne à la société est systématique mais n'est pas obligatoire légalement.

Total ne voit donc pas comment on peut lui faire des reproches et s'appuie sur le droit international qui prévoit qu'en principe l'affréteur n'est pas responsable des naufrages, sauf cas particulier que le tribunal devra justement délimiter.

La société se dit victime d'un "vice caché" et renvoie la responsabilité de la catastrophe sur la société privée de classification italienne Rina (Registro navale italiano), de réputation mondiale, qui a délivré à l'Erika son autorisation de naviguer après des contrôles contestés.

Devront enfin être déterminées les responsabilités de Giuseppe Savarese, ex-propriétaire italien du navire, et Antonio Pollara, ex-gestionnaire de l'Erika, contre lesquels ont été demandés un an de prison avec sursis et 75.000 euros d'amende chacun.

Quant au capitaine indien du pétrolier, Karun Mathur, absent du procès et mis en cause pour avoir accepté d'embarquer alors qu'il savait le navire vétuste et pour des erreurs de commandement, une peine de 10.000 euros d'amende est demandée.

L'accusation a en revanche abandonné les charges contre Gianpiero Ponasso, cadre du Rina, Bertrand Thouillin, Alessandro Ducci et Mauro Clemente, deux Italiens qui ont sous-affrété l'Erika à Total pour son dernier voyage, trois militaires (dont l'amiral Michel de Fresse de Monval) et un employé civil de la préfecture maritime de Brest, mis en examen pour de supposées négligences dans l'organisation des secours. Leur relaxe est donc probable.